

Llibres i música en temps de desassossec



Facultat de Filosofia i Lletres. Entrada est. © Albert Pèlach Mañosa

La bicicleta sempre ens espera

Els desassossecs propis dels temps d'incertesa fa que revisitem les nostres veritats i les nostres escales de valor. Potser ens refermarem o, ans al contrari, les capgirarem. I potser alguna d'aquestes modificacions serà en relació a la bicicleta. Aquest artefacte de múltiples significats ha passat diferents vicissituds al llarg de la seva història. Penn, a *It's All About the Bike: The Pursuit of Happiness on Two Wheels* (2012), situa els seus inicis en els darrers decennis del XIX, amb l'aparició de la *safety bicycle* que tenia com a principals característiques que les dues rodes tenien la mateixa mida i la cadena com a mitjà de transmissió; tot i les millores tecnològiques al llarg de més d'un segle, les seves característiques bàsiques d'avui continuen essent, en essència, les mateixes. I és que la bicicleta fou la pionera en múltiples innovacions tecnològiques que foren incorporades més endavant al cotxe.

Inicialment va ser un instrument pels grups socials més afavorits, fascinats per la tecnologia, la sensació de llibertat i de moviment. Però ràpidament la bicicleta esdevingué el mode de transport de la classe treballadora, el que els donava accés a un món més ampli. Miguel Delibes, en *Mi querida bicicleta* (la primera edició és de 1988) ho explica així: *A partir de los dieciocho años la bicicleta dejó de ser para mí un deporte y se convirtió en un medio de locomoción. Entre otras cosas, gracias a la bicicleta pude cazar un poco en los años de la inmediata postguerra, irme a bañar a la central del Cabildo, o visitar a mi novia durante los meses de verano.* Nombrosos personatges literaris han emprat la bicicleta pel seu quefer quotidians. Fins i tot en Milos, protagonista de l'obra del txec Bohumil Hrabal de *Trens rigosament vigilats* (l'original en txec és de 1965) que és ferroviari, es mou en bicicleta amunt i avall per fer els canvis d'agulles de les vies durant la Segona Guerra Mundial (d'aquest llibre se'n

va fer una pel·lícula que fou la guanyadora de l'Oscar a millor film de llengua no anglesa el 1967). Un altre exemple de la importància de la bicicleta el trobem en la pel·lícula de Vittorio de Sica *Ladri di Biciclette* (1948), considerada una obra clau del neorealisme italià. Però amb la popularització del cotxe, la bicicleta queda cada vegada més relegada, només usada per les persones més necessitades, perd el seu paper hegemònic i queda anorreada com a forma de transport; Juan Antonio Bardem ho mostra el 1955 amb *Muerte accidental de un ciclista*. En els trenta gloriosos, queda simplement com una joguina per a infants i és l'avantsala per al salt cap a l'ús de l'automòbil, tal com ens explica Longhurst a *Bike Battles. A History of Sharing of American Road* (2015).

Més endavant, amb les primeres advertències dels límits ambientals del planeta, la bicicleta esdevé un símbol del moviment ecologista que dura, en part, fins a l'actualitat, degudament reciclat com una cosa *cool* usada pels *hipsters* que colonitzen els nostres centres urbans.

Però la bicicleta sempre ha retornat en situacions de crisi. Als Estats Units va tenir un breu període d'esplendor la bicicleta 'patriòtica' en els anys de la Segona Guerra Mundial, lligat a l'escassetat de subministraments (com el cautxú) i a la mobilització de recursos per atendre les necessitats bèl·liques. Amb l'ús dels mateixos recursos, la bicicleta era capaç de transportar més persones que el cotxe. Més endavant, la bicicleta va tenir un paper cabdal en la recuperació industrial del Japó de després de la guerra. Amb els seus alt-i-baixos, la bicicleta sempre hi ha estat quan se la necessitava.

Avui la bicicleta ens retorna a la dimensió humana i ens enfronta a l'absurditat d'un sistema organitzat en la deslocalització, la distància, l'ús indiscriminat de recursos i la producció massiva de residus. Anar en bicicleta ens fa partícips del nostre entorn: no som només viatgers-espectadors, consumidors d'una geografia-espectacle com diria Yves Lacoste. Pedalajant estem integrats en aquesta complexa construcció social que és l'espai, formem part del món, res no ens és aliè i no som aliens a res. Marc Augé, clou el seu *Elogio de la Bicicleta* (l'original en francès és de 2008): *El hecho de que la práctica de la bicicleta proporcione así una dimensión perceptible al sueño de un mundo utópico en el que el placer de vivir sería la prioridad de cada persona y aseguraría el respeto de todos, nos da una razón para abrigar esperanzas. Retorno a la utopía, retorno a lo real, da lo mismo. ¡Arriba las bicicletas para cambiar la vida!*

Referències:

Augé, Marc (2009), *Elogio de la Bicicleta*, Barcelona.

Delibes, Miguel (2013), *Mi querida bicicleta*, Multiva (Navarra).

Hrabal, Bohumil (1996), *Trens rigosament vigilats*, Barcelona.

Longhurst (2015), *Bike Battles. A History of Sharing of American Road*, Seattle.

Penn, Robert (2012), *It's All About the Bike: The Pursuit of Happiness on Two Wheels*, London.

Àngel Cebollada Frontera (Departament de Geografia)
Sabadell, a 6 de maig de 2020